

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 SETTEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bianchi Andrea, <i>Direttore politiche industriali di Confindustria</i>	9
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Catalano Ivan (M5S)	6
INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		Coppola Paolo (PD)	6
Audizione di rappresentanti di Confindustria:		De Lorenzis Diego (M5S)	7
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 10	Garofalo Vincenzo (PdL)	6
		Regina Aurelio, <i>Vicepresidente per lo sviluppo economico e per l'energia di Confindustria</i>	3, 7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti
di Confindustria.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di Confindustria.

Do il benvenuto alla delegazione presieduta dal Vicepresidente per lo sviluppo economico e per l'energia di Confindustria, dottor Aurelio Regina, cui do subito la parola per la relazione introduttiva.

AURELIO REGINA, *Vicepresidente per lo sviluppo economico e per l'energia di Confindustria*. Grazie presidente, onorevoli deputati, innanzitutto vorrei manifestare l'apprezzamento di Confindustria per la decisione di questa Commissione di intraprendere un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale in un momento in cui il dibattito sul futuro di questo settore è particolarmente sentito.

Noi riteniamo la situazione particolarmente critica e quindi è giusto che le istituzioni, la politica, questa Commissione si interrogino sulle azioni da intraprendere, affinché si trovi rimedio alle numerose difficoltà e agli effetti negativi che si stanno producendo sugli equilibri economici delle aziende, sui servizi all'utenza, sulla filiera industriale e — per ultimo ma non ultimo — sulla finanza pubblica.

La posta in gioco è molto elevata, quindi esprimiamo grande apprezzamento per la scelta di affrontare questo tema così delicato dal punto di vista sia economico che inevitabilmente sociale.

Il trasporto pubblico locale svolge un ruolo fondamentale nella mobilità delle persone all'interno del nostro Paese; i suoi 63 miliardi di passeggeri chilometro (sono gli ultimi dati disponibili del 2010) rappresentano quasi il 7 per cento del trasporto totale di persone, compreso quello privato che pesa per oltre l'80 per cento, e il 35,6 del trasporto collettivo, che complessivamente pesa per quasi il 20 per cento, se comprendiamo anche il trasporto di navigazione aerea, marittima e interna.

In termini economici e produttivi, il trasporto pubblico locale fa registrare valori molto significativi, con un'occupazione stimata in 116.500 addetti, 87.000 solo nel segmento strada, e un fatturato complessivo di 10 miliardi di euro l'anno, di cui 6 miliardi per il segmento strada.

A questi dati andrebbero aggiunti quelli relativi all'indotto industriale, che con riferimento al solo materiale rotabile, cioè l'industria dei mezzi, delle tecnologie del trasporto su ferro, è complessivamente stimabile in circa altri 16.000 addetti e altri 2 miliardi di fatturato, purtroppo in

continuo calo a causa della domanda pubblica di forniture incerta sia nella sua entità, sia nella programmazione.

Altre sono le criticità sul fronte strutturale. Il trasporto pubblico ferroviario rappresenta il 42 per cento del trasporto pubblico locale totale, mentre quello stradale urbano ed extraurbano circa il 46 per cento. Il restante 12 per cento rappresenta il trasporto di tramvie, metropolitane, funivie e funicolari.

Rispetto ai principali Paesi europei ai quali facciamo riferimento, il nostro trasporto pubblico ferroviario regionale e locale e quello sul ferro nel complesso risultano notevolmente sottodimensionati. Tra le principali cause va considerata innanzitutto la minore dotazione di infrastrutture dedicate. Le linee di metropolitana, che sono 2,7 chilometri per milione di abitanti, sono infatti pari alla metà di quelle della Francia, a un terzo di quelle della Germania e del Regno Unito e a un quarto di quelle della Spagna, sebbene la Spagna le abbia quasi interamente realizzate negli ultimi dieci anni, quadruplicando la sua dotazione.

La dotazione di ferrovie regionali e suburbane è pari a circa 10 chilometri per milione di abitanti, quasi pari a quella della Francia, ma è pari a due quinti di quella della Germania e del Regno Unito e a un terzo di quella della Spagna.

Ulteriore criticità del trasporto pubblico locale è l'elevata età del parco veicolare e del materiale rotabile, e la scarsa diffusione dell'innovazione tecnologica nella gestione dei mezzi e della mobilità. I dati 2008, che sono gli ultimi disponibili, evidenziano nel comparto stradale un'età media dei mezzi di 9,7 anni (quasi 10), mentre nel comparto ferroviario di quasi 22 anni. A fronte di queste criticità strutturali, capite quali sono gli elementi più drammatici.

Anche sul piano gestionale si riscontra una serie di criticità. Se escludiamo il trasporto ferroviario regionale che è gestito dal Gruppo Ferrovie dello Stato, dove rispetto ai *benchmark* europei di riferimento si riscontrano livelli di efficienza accettabili, il comparto è caratterizzato da

una preponderante presenza pubblica nelle aziende di gestione dei servizi di proprietà o a partecipazione di regioni ed enti locali, che presenta livelli di efficienza complessivamente inferiori a quelli delle aziende private sia nella struttura dei costi che nella redditività.

Particolarmente rilevante è l'incidenza del costo del lavoro, che nelle aziende locali partecipate in tutto o in parte dal pubblico pesa mediamente oltre l'80 per cento, mentre nelle aziende private poco più del 40 per cento. Questi sono dati rilevati nel 2005, che purtroppo non si sono modificati molto negli ultimi anni, che mostrano una netta divaricazione tra aziende private e pubbliche.

Secondo le analisi campionarie effettuate nel corso del tempo, le aziende che presentano risultati di esercizio negativi sono in costante crescita. Tra il 2008 e il 2009, infatti, il loro numero è cresciuto dal 34,2 al 46,3 per cento.

Altre fonti, quella della Corte dei conti *in primis*, hanno provato a dimensionare il livello di indebitamento delle aziende partecipate dagli enti locali e, secondo le stime svolte sui bilanci del 2010, il debito consolidato delle aziende di trasporto pubblico locale ammonterebbe a oltre 4,5 miliardi di euro.

Ci sono altre criticità, quelle finanziarie, alle quali dare attenzione. Uno dei principali motivi della situazione critica in cui versa il settore è anche il basso livello delle tariffe e del finanziamento pubblico, a sua volta ridotto nel tempo e divenuto sempre più incerto nell'entità complessiva e nell'erogazione.

Le tariffe mediamente praticate nel nostro Paese sono tra le più basse d'Europa. Nel trasporto pubblico ferroviario, ad esempio, le Ferrovie dello Stato italiane quantificano un ricavo unitario per i loro servizi pari a 12,8 centesimi per passeggero chilometro, contro i 18,4 delle ferrovie tedesche e il 24,4 di quelle francesi, che hanno quindi una remunerazione pari al doppio di quelle italiane.

Nel trasporto pubblico stradale il ricavo unitario per chilometro è pari a 1,08 euro, contro i 2,39 della Germania e 1,49

del Regno Unito, mentre la copertura dei costi risulta poco più del 30 per cento nel nostro Paese, contro il 60,5 della Germania e l'84,2 del Regno Unito. Il contributo pubblico alla copertura dei costi si è peraltro sensibilmente ridotto nel tempo, in particolare quello erogato dallo Stato con il Fondo unico nazionale, che con la legge di stabilità 2013 è stato quantificato in 4,9 miliardi di euro all'anno, che è sostanzialmente di circa 1,5 miliardi in meno rispetto al fabbisogno stimato.

Che il trasporto pubblico si trovi in uno stato di forte criticità dovrebbe essere chiaro a tutti, e ormai da tempo è oggetto di convegni, di approfondimenti e di studi del settore. Secondo Confindustria occorre decidere se sia il momento di intraprendere un serio percorso di ristrutturazione con azioni coraggiose, che nel breve periodo potrebbero risultare anche impopolari, oppure continuare con i soliti interventi palliativi, che mirano alla sola sopravvivenza di un settore che ormai da anni rispetto agli *standard* europei registra *performance* meno efficienti e rilevanti perdite di gestione.

La crisi che stiamo vivendo, la più dura dal dopoguerra con i suoi pesanti impatti sulla finanza pubblica, dovrebbe indurre a intraprendere una riforma di settore organica e coerente, e non solo in questo settore, improntata sui principi di efficienza e di concorrenza, in grado di risolverne strutturalmente le principali criticità, quali un quadro normativo confuso e instabile, la mancanza di una politica industriale coerente con gli obiettivi da perseguire, una dotazione finanziaria inadeguata e incerta, uno scarso livello di efficienza, che a sua volta deriva da una pianificazione irrazionale dei servizi e conduce a un'assegnazione incoerente delle risorse.

Per queste ragioni, secondo Confindustria gli interventi necessari a ristrutturare il trasporto pubblico locale vanno inquadrati in cinque grandi temi. Innanzitutto la legislazione di settore, integrando le normative comunitarie e nazionali per definire un quadro certo e stabile della

disciplina di settore, in una logica di reciprocità e di coerenza dei contratti di lavoro.

È necessario integrare e coordinare le due principali fonti normative della disciplina generale del settore e prevedere accanto a questa aspetti regolatori più specifici, che tengano conto delle peculiarità dei diversi comparti (ferro, gomma, tramvie, metropolitane) e delle esigenze delle singole realtà territoriali, che naturalmente sono differenti l'una dall'altra.

Il secondo grande tema è la tariffazione: occorrerebbe superare la logica attuale che svincola totalmente il prezzo dei servizi dai costi di produzione. Al netto delle misure compensative per le fasce di popolazione meno abbienti che vanno indubbiamente salvaguardate, la leva tariffaria andrebbe utilizzata in una logica di politica industriale, definendo prezzi dei servizi che siano equi e comprensivi del rendimento di potenziali investimenti privati e dunque in grado di garantire un ragionevole margine di utile e un adeguato contributo dei costi fissi sostenuti, che in questo settore risultano particolarmente elevati.

Il terzo grande tema è quello della certezza dei finanziamenti e dell'efficienza dei servizi: occorrerebbe ridefinire i meccanismi di contribuzione pubblica sulla base di fabbisogni e costi *standard*. Sarebbe opportuno sostituire il precedente meccanismo della spesa storica con quello maggiormente premiante del costo *standard* per migliorare l'efficienza del settore.

Se ben calibrato, il costo *standard* può diventare un importante strumento di politica industriale, incidendo sulla struttura della domanda mediante lo sviluppo di servizi di trasporto integrato e sull'offerta, incentivando la dimensione media degli operatori.

Il quarto tema è la regolazione, con la quale garantire meccanismi operativi e logiche certe e trasparenti per il buon funzionamento del settore e per lo sviluppo delle imprese su basi concorrenziali. Su questo tema salutiamo con favore la nascita dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ma occorrerà chiarirne le com-

petenze risolvendo le sovrapposizioni con altri enti e uffici amministrativi, e probabilmente estenderle ad altri profili impliciti rispetto a quanto testualmente espresso dalla norma istitutiva.

L'Autorità dovrebbe avere un ruolo incisivo nella definizione dei livelli essenziali delle prestazioni, nella determinazione dei parametri per il calcolo dei costi *standard*, nella fissazione dei meccanismi tariffari e dei principi per l'individuazione dei bacini ottimali, oltre che, come già previsto, nella predisposizione degli schemi di bandi di gara e dei criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e dei relativi sussidi. Capite quindi quanto importante sarà il ruolo di questa Autorità e quanto sia fondamentale definire e chiarire le sue competenze.

Il quinto e ultimo punto è la programmazione degli investimenti nelle infrastrutture e nelle forniture di mezzi e tecnologie, per garantire livelli di manutenzione e di efficienza tecnica e promuovere l'indotto industriale.

In tutti i principali Paesi dell'Unione europea (Francia, Germania e Spagna) vengono indette gare di acquisto del materiale rotabile per forniture normalmente orientate anche su base decennale, stipulando specifici accordi quadro. Questa modalità di programmazione della domanda pubblica consente alle imprese dell'indotto industriale di pianificare la propria produzione e, in funzione degli *standard* fissati dalla committenza pubblica, di sviluppare l'innovazione tecnologica e l'efficienza energetica nella produzione necessarie a mantenere elevata la competitività sui mercati interno ed estero.

Si tratta di cinque grandi temi sui quali richiamiamo la vostra attenzione e che crediamo possano imprimere a questo settore così vitale e importante per l'economia e per la vita stessa dei cittadini una svolta necessaria a renderlo proficuamente una grande occasione di sviluppo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

IVAN CATALANO. Grazie, presidente. Nelle passate audizioni abbiamo ascoltato le associazioni di rappresentanza dei produttori di autobus e di pezzi di ricambio, abbiamo audito in modo informale Iri-sbus, abbiamo votato in Aula una mozione che impegnava il Governo a creare un piano nazionale per il rinnovo del parco mezzi.

Vorrei chiedervi se abbiate una stima del fatturato dell'indotto nella produzione di autobus del mercato interno italiano, perché è vero che Francia e Germania stipulano degli accordi quadro, però gestiscono la produzione in modo diverso: danno affidamento interno e quindi riescono a mantenere bassi i prezzi, mentre da noi, facendo un bando europeo, non è detto che vengano favorite le aziende italiane. Vorrei conoscere il dato sull'indotto per avere un quadro più generale.

PAOLO COPPOLA. Intervengo solo per chiedere un chiarimento. Mi ha particolarmente colpito la differenza di percentuali del costo del lavoro tra aziende pubbliche e aziende private, però non credo sia l'indicatore giusto.

Facendo riferimento agli indicatori di costi *standard*, vorrei sapere se abbiate adottato anche un'altra misura, perché teoricamente il fatto che il costo del lavoro sia l'80 per cento dei costi totali potrebbe anche significare che tutti gli altri costi sono stati ridotti al minimo e, visto che il trasporto pubblico locale difficilmente può andare avanti senza agli autisti, per assurdo potrebbe essere indice di un'efficiente gestione che ha ridotto al minimo tutti gli altri costi.

Probabilmente servirebbero indicatori sul costo del personale su passeggeri trasportati o su chilometri percorsi, dati che però forse non sono in vostro possesso.

VINCENZO GAROFALO. Desidero innanzitutto rivolgere un ringraziamento al presidente Regina che ci ha fornito ulteriori informazioni per l'indagine che stiamo conducendo. Francamente le informazioni che aggiungiamo a quelle già in nostro possesso ci rafforzano nella con-

vinzione dell'esigenza di fare una riflessione in termini di filiera, guardando al trasporto pubblico locale non solo come prestazione, ma anche nel contesto in cui è inserito, partendo dall'erogazione del servizio e comprendendo tutto quello che sta attorno, e in questa direzione richiamo l'approvazione in Assemblea della mozione per Irisbus e Bredamenarini Bus.

Quello di oggi per noi è un tema molto importante perché, come sottolineo in tutte le audizioni, questo Paese deve intervenire per offrire un servizio sempre migliore e mettere a disposizione strumenti per andare in quella direzione, come l'ammodernamento del parco circolante (ancor più nel settore gomma, ma anche nel settore ferro). Come Paese ci troveremo ad affrontare questo tema sotto il profilo del servizio senza avere un beneficio anche nel campo della produzione di beni e servizi collegati.

La vostra relazione è in linea con quello che ci è stato detto, ed è molto interessante l'ipotesi di intervenire con un piano pluriennale per consolidare il beneficio sulle unità produttive senza legarlo a una gara che può avere un limite temporale rispetto alla fornitura di un ente. Questa è la riflessione che dovremo fare in Commissione redigendo il documento conclusivo, affinché il Governo faccia un piano che in un momento di crisi economica sia più facile sostenere rispetto a un intervento forte e immediato. Grazie.

DIEGO DE LORENZIS. Approfitto della presenza di Confindustria in questa audizione perché alcuni dei temi sollevati sono già stati affrontati. Il primo grande tema posto nell'ultima parte riguardava i contratti di lavoro, su cui abbiamo svolto altre audizioni e sembra di rilevare particolare convergenza, laddove la normativa presenta obiettive difficoltà e non appare sempre chiara, tanto che molte aziende hanno una gestione del tutto personale dei contratti di lavoro da applicare ai propri autisti.

Voi ci date l'indicazione di uniformare e rendere più chiara la normativa, ma vi chiederei di fornirci qualche indicazione

più di dettaglio. Avete fatto il confronto con altri Paesi europei e in altre audizioni questi aspetti sono stati affrontati, parlando di una programmazione a lungo termine per le gare piuttosto che della sostituzione di materiale rotabile. In altre occasioni ci siamo chiesti come la Germania riesca a « favorire » le proprie aziende a dispetto delle normative europee.

Alcuni affermano che queste direttive di fatto non vengono recepite da tutti i Paesi nello stesso modo e quindi in Germania si agisce in termini protezionistici rispetto al proprio mercato. Vorrei sapere se possiate confermare questa notizia e, se così non fosse, come negli altri Paesi si riesca a tutelare le aziende premiate dal mercato.

Poiché si parla di trasporto pubblico locale che rientra in servizi che, come i rifiuti, i servizi idrici ed altri, sono sottoposti all'ultimo referendum del 2011 e non ne ho trovato traccia nella vostra relazione, vorrei chiedervi di fare qualche osservazione in merito.

PRESIDENTE. Do la parola al Vicepresidente per lo sviluppo economico e per l'energia di Confindustria, dottor Regina, per la replica.

AURELIO REGINA, Vicepresidente per lo sviluppo economico e per l'energia di Confindustria. Per qualche chiarimento chiederò al dottor Bianchi, direttore politiche industriali di Confindustria, di integrare le mie considerazioni.

Parto dall'ultima domanda, perché faccio una divagazione su quanto succede negli altri Paesi non solo nel trasporto pubblico, che qualcuno definisce « aiuti di Stato ». La Germania ha un chiaro progetto di politica industriale del suo Paese e lo adotta sistematicamente non solo sul fronte del trasporto, della mobilità o delle infrastrutture, ma anche su quello dell'energia, laddove tutela le imprese manifatturiere esentandole dal pagamento degli oneri parafiscali, cioè quelli che pagano le energie rinnovabili.

Qualcuno a Bruxelles considera questo elemento un aiuto di Stato, ma si tratta di

un uso intelligente di una visione di politica industriale che tende a preservare la capacità manifatturiera rispetto alla competizione globale, che purtroppo è diventata rilevante. Anche nel settore dei trasporti recepiscono al meglio le direttive comunitarie per trovare spazi di sostegno delle industrie.

Le ho citato il settore dell'energia, perché l'energia è un classico esempio dell'applicazione di una direttiva comunitaria del 2004, che prevede di poter scontare sulle imprese manifatturiere i costi e gli oneri parafiscali che in Italia abbiamo appena adottato. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, dopo un atto di indirizzo del Governo, sta cercando di implementarla, ma rispetto ai colleghi tedeschi abbiamo un forte *gap* riguardo all'entità della misura, perché l'Italia stanzierà meno di 600 milioni contro i 4 miliardi investiti dalla Germania per tutelare le imprese manifatturiere.

Ho fatto questo esempio per evidenziare come la Germania abbia una prospettiva molto più complessa e articolata di utilizzo degli spazi che la Commissione europea e come sfrutti fino in fondo le pieghe della normativa comunitaria.

È un quadro complessivo che purtroppo Confindustria lamenta da tempo, con l'esigenza di avere una visione complessiva della nostra industria manifatturiera, che ricordo essere la seconda d'Europa e la quinta al mondo, ma latita ormai da molti anni. Questa è fatta di tanti piccoli pezzi, non di un solo aspetto, e questo è un pezzettino nell'ambito di una politica di visione.

La politica industriale di un Paese è questa, cioè l'idea del futuro assetto manifatturiero del nostro Paese e il piano di azione conseguente, cioè quale tipo di manifattura vogliamo in Italia, se tecnologica, di industria di base, nel settore dei servizi o nel manifatturiero chimico. Nell'ambito di questa visione ci sono dei piani di azione conseguenti, e in questo ambito si sfrutta ogni possibilità.

Sull'indotto purtroppo non ho una stima se non quella che ho citato sul tema del materiale rotabile, in cui è più facile

perché abbiamo ancora un'industria complessiva di produzione di materiale rotabile su ferro. Come sapete, con la situazione di Irisbus abbiamo perso in Italia, quindi l'indotto industriale di cui parliamo è un indotto di componentistica molto forte, molto sostenuto, che fa parte del manufatto prodotto dagli altri Paesi. Paradossalmente è vero che nel settore del trasporto su gomma non abbiamo un'industria complessiva, ma abbiamo un indotto che è più difficile stimare. Ci riserviamo comunque anche con le associazioni di categoria di farle avere appena possibile il dato.

Nei prossimi giorni vi invieremo in ogni caso una documentazione completa, con una serie di tabelle e di dati aggiuntivi che non è stato possibile finalizzare oggi. Ho citato il costo del lavoro sul valore aggiunto indicando questa sproporzione, e glielo posso citare per addetto. Il costo del lavoro delle società pubbliche o partecipate pubbliche è di 41,5, quello delle società private è di 27,9. Adottando il dato per addetto, questa è la sproporzione del costo del lavoro tra pubblico e privato calcolato in termini di incidenza.

So che siamo in una sede istituzionale e quindi non farò nomi, ma nei giorni scorsi un amministratore di un'azienda pubblica di trasporto locale municipalizzata mi comunicava, riguardo alla richiesta di incrementare il servizio, le sue difficoltà legate all'indisponibilità degli autisti, perché a suo dire oltre il 50 per cento degli autisti a sua disposizione erano inabili alla guida.

Per ragioni di riservatezza non citerò la fonte, ma pensate in che regime ci muoviamo. Sono qui presenti onorevoli deputati che hanno avuto responsabilità in amministrazioni territoriali e sanno di cosa parliamo, ma in queste condizioni amministrare società di questo tipo e gestirle è particolarmente difficile.

È necessario però fare un'operazione di chiarezza, perché viviamo un momento storico in cui il rapporto tra chi lavora nell'industria privata e chi lavora nell'industria pubblica è totalmente sproporzionato in termini sia di retribuzioni sia di

status giuridico, e la crisi non è uguale per tutti perché ci sono aziende private che chiudono e aziende pubbliche che, seppur inefficienti, rimangono in piedi e hanno costi pesanti per i cittadini e per il sistema.

Credo che nel trasporto, come in tutti gli altri servizi di pubblica utilità, vada fatta una seria riflessione una volta per tutte. Lascio la parola al dottor Bianchi per le altre risposte.

ANDREA BIANCHI, *Direttore politiche industriali di Confindustria*. Due osservazioni aggiuntive, una per quanto riguarda il citato caso della Germania.

È evidente che altri Paesi europei riescono ad avere meccanismi di gestione di gare pubbliche più favorevoli alle imprese nazionali utilizzando anche forme più innovative di *procurement*, *pre-commercial public procurement*, in quanto la Commissione europea consente agli Stati membri di utilizzare la leva pubblica come fattore di innovazione.

Nella nostra relazione chiediamo che vengano inseriti elementi di reciprocità su base internazionale, in quanto il Governo italiano, laddove adottati meccanismi trasparenti nelle procedure di gara e di affidamento del servizio, deve pretendere uguale trattamento anche negli altri Paesi dell'Unione. Il tema della reciprocità degli atteggiamenti e dei comportamenti è quindi sottolineato all'interno della relazione.

Alcune domande si sono concentrate sul tema della filiera industriale. È evidente che viviamo una contraddizione, nel senso che dai dati forniti appare di tutta evidenza la necessità di avviare nel nostro Paese un percorso di ricambio del parco circolante. L'età media nel settore degli autobus è di 2-3 anni superiore rispetto alla media europea, e questo dovrebbe indurre a un'accelerazione del percorso di ricambio.

A fronte di una domanda potenziale sicuramente interessante nel nostro Paese, le condizioni di incertezza che hanno riguardato sia l'aspetto del trasferimenti pubblici, sia l'assetto regolatorio del set-

tore, quindi il tema delle tariffe, rendono poco appetibile il nostro Paese per le imprese industriali che lavorano nel settore.

La chiusura dello stabilimento Irisbus di Avellino ha privato il nostro Paese di un potenziale industriale importante nel settore degli autobus, e attualmente l'unico assemblatore importante di autobus in Italia rimane la Bredamenarini, che ha però una dimensione notevolmente inferiore. Chi ha seguito le vertenze relative all'Irisbus di Avellino ha potuto constatare come l'aspetto della programmazione della domanda pubblica fosse uno degli elementi di reale debolezza del nostro Paese.

Non si tratta solo di un problema di dimensione dell'intervento, perché le nostre imprese chiedono una programmazione a medio-lungo termine delle risorse. Pur consapevoli del quadro di finanza pubblica e quindi della necessità di mantenere un livello della spesa pubblica compatibile con il quadro macroeconomico, la richiesta forte che viene da Confindustria riguarda un quadro programmatico che dia alle imprese la possibilità di adeguare i propri comportamenti a una dimensione di medio-lungo periodo.

La valutazione complessiva è quindi che l'indotto industriale del trasporto pubblico locale stia soffrendo in maniera molto superiore a quelle che sono le potenzialità del settore. Viviamo in questa contraddizione e credo che molte delle misure e abbiamo indicato favoriscano il settore del trasporto pubblico locale, ma guardino anche con attenzione agli interessi del settore manifatturiero, rispetto al quale Confindustria sta incentrando tutta l'azione di questi ultimi tempi, ritenendo che il settore manifatturiero, che rappresenta ancora la spina dorsale del Paese, vada integrato con il settore dei servizi.

Questo è un caso classico in cui la sopravvivenza del settore industriale dipende dall'efficienza di un settore dei servizi. Si vede quindi in maniera plastica come il tema della sopravvivenza del nostro sistema industriale sia fortemente collegato al tema dei servizi.

PRESIDENTE. Grazie, prenderemo seriamente in considerazione i materiali che ci invierete. Siamo impegnati da qualche mese in questa breve ma intensa attività di aggiornamento del nostro quadro conoscitivo, e nel giro di poche settimane, concluso questo lavoro straordinario, vorremmo provare, anche sul piano della produzione normativa, a difendere la nozione del trasporto pubblico locale come diritto universale, al pari di quello alla salute, alla formazione e alla scuola. Questo è un aspetto che il legislatore non deve mai smarrire.

Ci sono poi altre problematiche legate al peso che il trasporto, a prescindere dalle infrastrutture, ha nell'economia globale del nostro Paese. Paghiamo per i ritardi, ma paghiamo anche molte distrazioni e scelte strategiche fatte in anni di finanza allegra, che oggi, di fronte a una crisi di queste dimensioni e a un sistema che rischia di collassare nelle aree urbane e metropolitane dal punto di vista ambientale, ci fanno capire dove dovremmo tornare.

Poiché sono in corso audizioni con le parti sociali di Irisbus (abbiamo iniziato ieri e finiremo domani), desidero evidenziare come quello stabilimento abbia chiuso anche per politiche e scelte unilaterali che hanno delocalizzato senza ragione i siti produttivi nella confinante Francia, dove il costo del lavoro non è inferiore a quello italiano, piuttosto che in Cecoslovacchia. Ci sono tante altre riflessioni da fare.

Credo che, come abbiamo fatto e stiamo facendo, dovremmo sottoscrivere

tutti un patto per la difesa dell'economia del nostro Paese. Dobbiamo difendere le imprese private e le imprese pubbliche, abbiamo fatto grossi passi in avanti ma, alla luce di quanto è accaduto ieri relativamente a Telecom e Alitalia, eviterei semplificazioni sul costo del lavoro pubblico o privato, perché ritengo necessario lavorare per una riforma strutturale, per definire un patto al fine di evitare che si apra la stagione dei saldi e la *longa manus* dello straniero miri ai nostri gioielli, che sono le strutture portanti della nostra industria e della nostra economia.

Attenderemo il ritorno del Presidente del Consiglio dalla Francia per capire cosa si metterà sul mercato e cosa dovrà essere alienato. Come Commissione saremo vigili, perché come Parlamento vogliamo svolgere fino in fondo la nostra parte. So che siete molto impegnati e prima dell'estate abbiamo incontrato il Presidente Squinzi, con cui abbiamo fatto un ragionamento a tutto campo. Credo che la collaborazione avviata produrrà risultati utili.

Nel ringraziare i rappresentanti di Confindustria per il loro contributo, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 9 dicembre 2013.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17STC0001430